Zeitschrift: Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Annuaire Suisse d'histoire économique et sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 30 (2015)

Artikel: Schweizer Flugreisende und ihre Erlebnisse, 1919-2002

Autor: Meyer, Benedikt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-632457

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Benedikt Meyer

Schweizer Flugreisende und ihre Erlebnisse, 1919–2002

Swiss Airline Travellers Experiences, 1919–2002

While there is a lot of good literature on the history of aviation technology, aviation and airlines, surprisingly little is known about their customers. The number of annual passengers counted at Swiss airports skyrocketed from literally zero in 1919 to 34 millions in 2002. In the process, what had initially been mainly a group of wealthy middle-aged men became more and more heterogenous. Over time it included more women and less privileged people, with some groups preceding air travel development, such as migrant workers or people with a special interest or curiosity in flying. With rising passenger numbers, administration got more and more complex and it is no surprise that airlines were amongst the biggest investors in computerization. In 1936 Swissair had asked passengers to arrive 10 to 15 minutes before take-off. With more clients, bigger airports, security checks and duty-free-shopping areas, passengers spent more and more time at the airport. The flight itself became gradually faster, safer, more quiet and took place at higher and higher altitudes. In other words, what started as an adventure became a duller, more everyday experience.

Fragestellung

Bezüglich der Flugreisenden und ihrer Erlebnisse bestehen einige offene Fragen: Wer war zu welchem Zeitpunkt unterwegs? Was bewog die Reisenden zu fliegen und welche Faktoren hielten sie davon ab? Und wie fühlte sich das Erlebnis einer Flugreise überhaupt an? Der vorliegende Artikel gibt einen Überblick über den aktuellen Stand der Forschung. Bearbeitet wird der Zeitraum von den Anfängen der kommerziellen Luftfahrt bis zum Ende der Swissair im Jahr 2002.

Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 30, S. 77–88.
© 2015 Chronos Verlag, Zürich, ISBN 978-3-0340-1283-6, ISSN 1664-6460

Forschungsstand

Die luftfahrtgeschichtliche Forschung hat sich ausgiebig mit Pionieren und ihren Ideen, mit technischen Innovationen und ihren Folgen, mit Fluggesellschaften und ihren Tragödien und Erfolgen auseinandergesetzt.[1] Über die Reisenden existiert jedoch vergleichsweise wenig Literatur. Von den grösseren aviatikhistorischen Monografien geht einzig Marc Dierikx' *Clipping the Clouds* immer wieder auf die Passagiere und die gesellschaftliche Relevanz des Luftverkehrs ein.[2] Hinzu kommen verschiedene wissenschaftliche Aufsätze, die sich teilweise direkt, teilweise eher zufällig mit den Reisenden befassen.[3] Hervorzuheben ist dabei der Sammelband *Airworld,* der verschiedene sozial- und kulturhistorische Texte zu Flugreisen vereint.[4] Daneben liegen einige studentische oder journalistische Arbeiten vor, die teilweise eine sehr ansprechende Qualität erreichen.[5] Ebenfalls interessante Einblicke bietet Christoph Asendorfs *Super Constellation,* ein kunstgeschichtlicher Abriss über die Luftfahrtgeschichte.[6]

Die spärliche Literatur reflektiert eine brüchige Quellendecke. Flugpassagiere sind keine organisierte Gruppe. Es gibt keine Passagierverbände, kein Passagierarchiv. Flug- und Flugplatzgesellschaften wiederum durften aus juristischen Gründen viele Informationen entweder nicht erheben oder nicht speichern.[7] Ausserdem ist man

1 Vgl. Hans-Liudger Dienel et al. (Hg.), Flying the Flag. European Commercial Air Transport since 1945, Basingstoke 1998; Martin Staniland, Government Birds. Air Transport and the State in Western Europe, Lanham 2003; Jeremy R. Kinney, Airplanes. The Life Story of a Technology, Baltimore 2008; John D. Anderson, The Airplane. A History of Its Technology, Reston 2002.

2 Marc Dierikx, Clipping the Clouds. How Air Travel Changed the World, Westport 2008.

3 Roger E. Bilstein, Air Travel and the Travelling Public. The American Experience, 1920–1970, in: William F. Trimble (Hg.), From Airships to Airbus. The History of Civil and Commercial Aviation, Bd. 2, Washington D. C. 1995, S. 91–111; Peter Lyth: Gimme a Ticket on an Aeroplane. The Jet Engine and the Revolution in Leisure Air Travel, in: Laurent Tissot (Hg.), Construction d'une industrie touristique aux 19e et 20e siècles, Neuenburg 2003, S. 111–122.

4 Alexander von Vegesack et al. (Hg.), Airworld. Design und Architektur für die Flugreise, Weil am Rhein 2004.

5 Kenneth Hudson, Julian Pettifer, Diamonds in the Sky. A Social History of Air Travel, London 1979; Lukas Matt, Die «Swissair» Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft 1931–1951. Gründung und Aufstieg, transnationaler Kriegsbetrieb, Rekonstruktion der Nachkriegsjahre (Lizentiatsarbeit), Zürich 2000; Josef Egger, Das elektronische Reservationssystem PARS der Swissair (1964–1975). Eine branchenweite Innovation regte eine Schweizer Informatik-Pionierleistung an (Lizentiatsarbeit), Zürich 2009; Andrea Kolb, Die Schweiz verkaufen. Werbungen als historische Quellen. Das Bild der Schweiz in der Swissair-Werbung 1967–1980 (Lizentiatsarbeit), Zürich 2002; Melanie Salvisberg, «Mit Flugpost/Par avion». Die Anfangsjahre des Luftpostverkehrs in der Schweiz (1919–1930) (Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte 14), Nordhausen 2104.

6 Christoph Asendorf, Super Constellation. Flugzeug und Raumrevolution, Wien 1997.

7 Ein Gegenbeispiel zur Illustration: Die britischen Imperial Airways gaben zeitweise Passagierlisten zur Publikation an Zeitungen weiter. Sie kamen von dieser Praxis ab, als eine Ehefrau von ihrem

sich in der Literatur praktisch einig, dass die Airlines bis circa 1990 primär produktions- und wenig kundenorientiert funktionierten, sich also lieber mit Details ihrer Triebwerke befassten als mit den Fragen, wer transportiert wurde und wozu.[8] Selbst grundlegendste Angaben zu Geschlecht, Alter, Einkommen, Berufen oder Reisemotiven der Flugreisenden sind daher kaum verfügbar. Einzelne Einblicke geben lediglich die Passagierlisten abgestürzter Maschinen; wie gut diese das Publikum ihrer Zeit insgesamt repräsentieren ist allerdings fraglich.

Zahlen und ihre Interpretation

Schon bei der einfachsten Information zu Passagieren – der blossen Zahl der Reisenden – stellen sich Probleme. Zwar sind hier national und international relativ viele und über Jahrzehnte durchgehende Daten verfügbar, aber sie sind nicht ohne Weiteres zu interpretieren. Natürlich bedeutet die Tatsache, dass die Statistiker des Bundes im Jahr 2000 auf Schweizer Flughäfen 34,4 Mio. Reisende zählten, nicht, dass Monsieur und Madame Schweizer im Schnitt fast fünf Flugreisen unternahmen.[9] Wie aber ist die Zahl zu lesen? Wie viele der 7,2 Mio. EinwohnerInnen des Landes reisten in jenem Jahr per Flugzeug? Ist die Zahl von 34,4 Mio. Reisenden zu halbieren, weil einer Hin- gewöhnlich eine Rückreise folgte? Um wie viel muss die Zahl aufgrund der Umsteige- oder Transitpassagiere reduziert werden? Und um wie viel aufgrund des internationalen Einzugsgebiets der Flughäfen Basel und Genf, aber auch von Zürich oder Lugano? Um wie viel aufgrund der überwiegend ausländischen Klientel der Swissair? Und um wie viel, weil eine kleine Gruppe von Vielfliegern für einen grossen Teil der Trips verantwortlich war?
Die Grafik 1 (S. 81) zeigt in Säulen, deren Werte an der linken y-Achse angeschrieben sind, den historischen Verlauf der Passagierzahlen auf Schweizer Flughäfen. Die Linie, deren Werte an der rechten y-Achse stehen, gibt an, welcher Prozentsatz der Schweizer Bevölkerung in einem spezifischen Jahr eine Flugreise unternahm. Es handelt sich dabei um eine Schätzung. Sie erfolgt in der Hoffnung, dass sie künftig durch bessere Daten oder begründete Korrekturen verbessert werden kann. Die Tücken scheinbar einfacher Zahlen zeigen sich – um ein weiteres Beispiel zu nennen – auch anlässlich der Liberalisierung des Luftverkehrs. Diese wurde in den USA 1978, in Europa hauptsächlich zwischen 1987 und 1993 umgesetzt.

angeblichen romantischen Trip nach Paris aus der Presse erfuhr. Vgl. Hudson et al. (wie Anm. 5), S. 45.

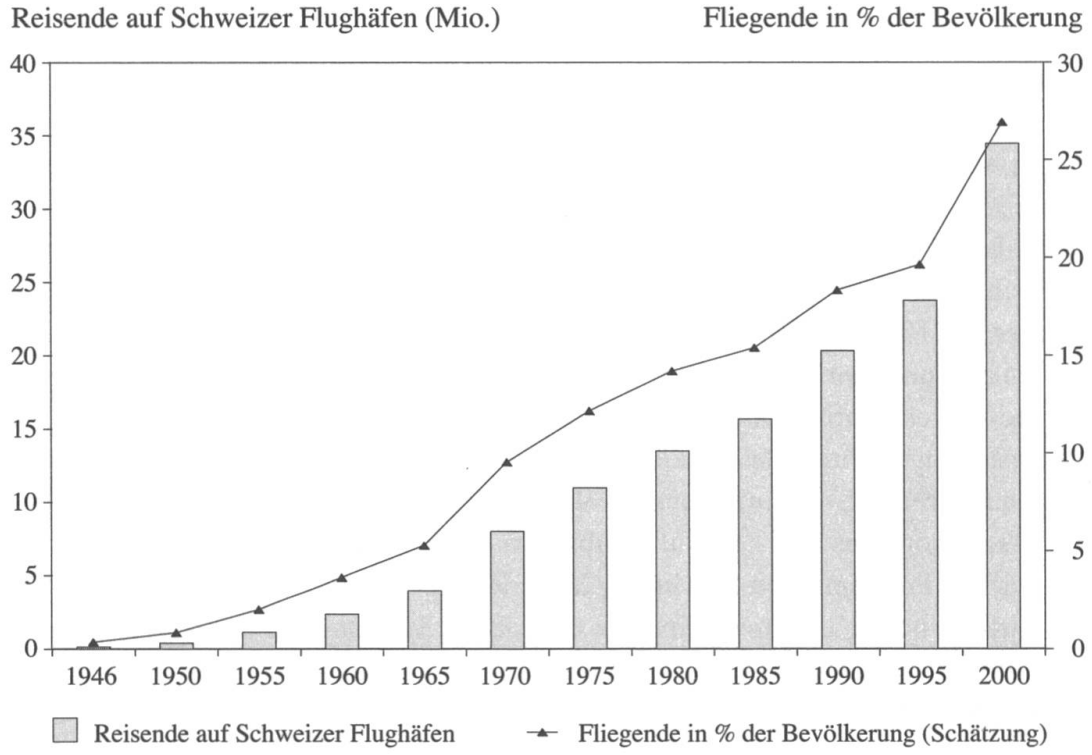
8 Vgl. z. B.: Staniland (wie Anm. 1), S. 174, 176 f.; Peter Lyth, Experiencing Turbulence. Regulation and Deregulation in the International Airline Industry 1930–1990, in: James McConville (Hg.), Transport Regulation Matters, London 1997, S. 154–174, hier 171.

9 Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Jahresstatistik, Bern 2001, S. 3.

In der Literatur ist man sich einig, dass die Fluggesellschaften daraufhin weniger Punkt-zu-Punkt-Verbindungen (von A nach B) anboten und verstärkt auf *hub and spoke*-Netzwerke setzten (von A nach B via C; in C bestehen Anschlüsse nach D, E, F et cetera).[10] Ebenfalls unbestritten ist, dass die Liberalisierung zu tieferen Flugpreisen und einem Nachfragewachstum führte.[11] Dass aber ein Teil des Zuwachses der Passagierzahlen darauf zurückzuführen war, dass ein Passagier zwischen A und B neuerdings statistisch betrachtet zwei Reisen unternahm, geht normalerweise vergessen. Der Effekt der Liberalisierung auf die Passagierzahlen wird deshalb selbst in der Fachliteratur vermutlich etwas überschätzt.
Insgesamt nahm die Zahl der Reisenden zwischen 1919 und 2002 sowohl in der Schweiz als auch weltweit in den meisten Jahren markant, mitunter gar dramatisch zu. Ausnahmen waren mit gravierenden Ereignissen verbunden, so etwa dem Ausbruch des Zweiten Welt- und des ersten Irakkriegs oder mit dem Katastrophenjahr 2001.[12] Bei genauerer Betrachtung zeigt sich in den frühen Jahren der Luftfahrt ein hohes relatives, in späteren ein grösseres absolutes Wachstum der Passagierzahlen. Ein Bruch ist in der Schweiz um 1973/74 erkennbar: erreichten die Zuwachsraten davor regelmässig über 10%, so fielen sie danach im Schnitt deutlich unter diesen Wert.
Die rasante Entwicklung des Luftverkehrs mit denjenigen anderer Verkehrsträger zu vergleichen ist methodisch nicht einfach. Detaillierte Zahlen wurden nicht umfassend erhoben, eine Schätzung des Verkehrsinformationsdienstes LITRA gibt aber wenigstens ungefähre Richtwerte. Gemäss diesen Zahlen legten Schweizerinnen und Schweizer 1950 35 Mio. Personenkilometer (Pkm) auf dem Luftweg zurück. 2002 hatte sich die Zahl auf 3,1 Mia. Pkm gesteigert. Der motorisierte Individualverkehr legte im selben Zeitraum von 6,4 auf 88,5 Mia. Pkm zu, der Schienenverkehr von 7,7 auf 15,9 Mia. Pkm und der Fahrradverkehr von 1,5 auf 2,3 Mia. Pkm.[13] Von allen Verkehrsträgern erreichte das Flugzeug also das stärkste relative Wachstum. Absolut betrachtet fällt seine Bedeutung gerade gegenüber dem Privatauto trotzdem ab.

10 Lyth (wie Anm. 8), S. 165; Staniland (wie Anm. 1), S. 202–205.
11 Lyth (wie Anm. 8), S. 167.
12 Eidgenössisches Luftamt / BAZL, Jahresstatistiken, Bern 1925–2002. Für weltweite Passagierzahlen siehe Dierikx (wie Anm. 2), S. 145–147.
13 LITRA Informationsdienst für den Öffentlichen Verkehr, Personen und Kilometer, Schätzungen der Verkehrsträger, Bern 2006 (nicht publiziert).

Fig. 1: *Flugreisende absolut und (geschätzt) in Prozent der Schweizer Bevölkerung*



Quelle: Eidgenössisches Luftamt / BAZL, Jahresstatistiken, Bern 1946–2000. Für die Schätzwerte wurden die ausgewiesenen Passagierzahlen um die angenommenen Werte von 30% Transitpassagieren und 60% ausländischen Reisenden reduziert und anschliessend halbiert, um Retourflüge zu berücksichtigen. Das Resultat wurde durch 1,4 (1946) bis 2,5 (2000) dividiert, um Vielfliegern Rechnung zu tragen.

Wieso nicht? Hindernisse der Luftfahrt

Die schnelle und relativ kontinuierliche Aufwärtstendenz verleitet zur Annahme, Flugreisen hätten einem weitverbreiteten Bedürfnis entsprochen. Die Realität war indes eine andere. Gerade nach dem Ersten Weltkrieg bekundeten die neu gegründeten Airlines Mühe, überhaupt Passagiere zu finden. Andere Verkehrsmittel (Zeppeline, Schiffe sowie allen voran die Bahn) waren gut etabliert, komfortabler, sicherer, zuverlässiger, billiger und oft auch schneller als Flugzeuge.[14] Für Reisende gab es kaum Gründe, auf das Flugzeug zu setzen, und die grosse Bedeutung der Luftpost für die Airlines der 1920er-Jahre rührte unter anderem daher, dass es Postsäcken einigermassen egal ist, wie sie transportiert werden.

Das änderte sich in den 1930er-Jahren. Flugreisen wurden komfortabler und

14 Benedikt Meyer, Im Flug. Schweizer Airlines und Passagiere 1919–2002, Zürich 2014, S. 44.

zuverlässiger, die Preise sanken leicht. Am wichtigsten war aber die Steigerung des Tempos. 1932 sorgte die Swissair mit Lockheed-Orion-Flugzeugen nicht nur für einen europäischen Geschwindigkeitsrekord, sie konnte auf ihren Express-Strecken auch einen Kostenzuschlag erheben, ohne die Nachfrage wesentlich zu mildern. Peu à peu fand das Flugzeug nun seinen Platz im Verkehrssystem als Express-Transportmittel für grössere Distanzen. Ein zentrales Problem blieb in den 1930er-Jahren allerdings bestehen: die Sicherheit oder, besser gesagt, das Vertrauen. Die Furcht vor Abstürzen bewog zahlreiche potenzielle Kunden zum Verzicht. Hollywood-Filmstudios beispielsweise verboten ihren Akteuren das Fliegen bis 1935, und bei der Swissair schwankte die jährliche Auslastung in den Jahren bis zum Zweiten Weltkrieg zwischen 29% und 59%.[15] Flugängste behinderten die Verkehrsentwicklung in den 1930er-Jahren massiv.[16] Und trotz technischer Verbesserungen, Informationskampagnen und der Einführung von Stewardessen kamen mehrere US-Airlines noch 1939 in einer gemeinsamen Studie zum Schluss: "It's fears not fares that keeps the public on the ground."[17]

Das nächste Problem zeigte sich in der Nachkriegszeit. Um weiterzuwachsen, mussten die Airlines neue Kunden ansprechen. Gerade der Tourismus sollte zum Standbein der Luftfahrt avancieren. Doch: was sollten Schweizer Touristen in Amsterdam? Oder Griechenland? Oder Japan? Sie kannten dort niemanden, sprachen nur vereinzelt die Sprache und wussten nicht, wie man sich dort verhielt. Nach der Angst vor dem Fliegen mussten die Airlines ihren Kunden die Angst vor dem Fremden nehmen. Swissair-Werbungen der 1950er-Jahre bedienten vielerlei Klischees und suggerierten, das Unbekannte sei nicht fremd, sondern so, wie man es sich vorstelle.[18] Tatsächlich wurden Reisen nach entfernten Destinationen zusehends einfacher. Nach und nach entstanden – zunächst am Mittelmeer, später weltweit – touristische Enklaven, wo beispielsweise britische Kunden Hotels mit englischen Gepflogenheiten, englischer Küche und englisch sprechendem Personal vorfanden. Der Aviatikhistoriker Peter Lyth erklärt denn auch, der wichtigste Motor für den Flugtourismus sei nicht die Senkung der Preise gewesen, sondern die Senkung der zum Reisen benötigten Kompetenzen.[19]

Natürlich behinderten die erwähnten Probleme die Entwicklung nur vorübergehend; natürlich liessen sich weitere Hemmnisse thematisieren, etwa Ängste vor Anschlägen seit den 1970er-Jahren oder die Konkurrenz der Hochgeschwindigkeitszüge seit den 1980er-Jahren. Und natürlich überwogen im Lauf der Dekaden für viele und immer

15 Bilstein (wie Anm. 3), S. 95; Swissair, Geschäftsberichte, Basel 1931–1939.
16 Alain Gras, Grandeur et dépendance. Sociologie des macrosystèmes techniques, Paris 1993, S. 171.
17 Hasso Spode, Nichts wie weg hier! Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive, in: Alexander von Vegesack et al. (wie Anm. 4), S. 12–35, hier 23.
18 Meyer (wie Anm. 14), S. 129.
19 Lyth (wie Anm. 3), S. 112 f.

mehr Menschen die Argumente zugunsten von Flugreisen. Dennoch ist es gerade aufgrund des überwältigenden Erfolgs des Fliegens wichtig, daran zu erinnern, dass sich dieser weder «automatisch» noch «von selbst» und schon gar nicht problemfrei einstellte.

Soziale Schichtung der Reisenden

Zur Soziografie der Reisenden können zwei zentrale Aussagen gemacht werden. So ist zunächst festzustellen, dass die Reisenden aus immer breiteren sozialen Schichten stammten. Die verfügbaren Einkommen stiegen zwischen 1919 und 2002 stark an. Zugleich wurden Flugreisen tendenziell immer billiger angeboten, Klassenspektrum, Sonderangebote und Aktionen wurden ausgebaut. Der erste Trend betrifft daher die Heterogenisierung des Publikums. Frühe Fluggäste waren grossmehrheitlich Männer mittleren Alters aus der sozialen Elite. Im Verlauf der Jahrzehnte wurde die Altersverteilung breiter, der Geschlechtermix paritätischer und die soziale Herkunft vielfältiger. Genaue Daten sind jedoch nicht greifbar, und so kann nur vermutet werden, dass die Heterogenisierung relativ kontinuierlich verlief, da Hinweise auf nennenswerte Zäsuren fehlen.

Der beschriebene Popularisierungsprozess des Fliegens wurde allerdings verschiedentlich durchbrochen. Einzelne Personengruppen mit einem besonders grossen Interesse an Flugreisen flogen, lange «bevor» sie gewissermassen «an der Reihe gewesen» wären.[20] Typische Beispiele waren die italienischen und spanischen Gastarbeiter, welche bereits in den 1960er-Jahren über die Weihnachtstage in ihre Heimat geflogen wurden und denen später weitere Migrantengruppen folgten.[21] Andere Beispiele waren Pilger auf dem Weg nach Lourdes, Athleten und ihre Fans unterwegs zu Sportanlässen sowie KMU-Unternehmer, die Messen und Ausstellungen besuchten.[22] Auch besondere Neugierde führte verschiedentlich zu frühen Flugreisen. Dazu lassen sich beispielsweise die oft flug- und technikaffinen Militärs zählen oder etwa die 43 Bäuerinnen und Bauern aus dem zürcherischen Humlikon, die 1963 für den Besuch einer Landwirtschaftsausstellung nach Genf fliegen wollten, wo sie allerdings nie ankamen.[23] Eine letzte Gruppe mit einem besonders dringenden Bedarf an Flugreisen waren Flüchtlinge, die ihr Erspar-

20 Siehe dazu: Walter Borner, Balair. Die Geschichte der Schweizer Chartergesellschaft, Basel 1991.

21 Zum Beispiel Balair, Geschäftsbericht, Basel 1967, S. 5. Das Gros der Transporte fand allerdings per Zug sowie später per Auto statt.

22 Meyer (wie Anm. 14), S. 174.

23 Lotty Wohlwend, S. O. S. in Dürrenäsch. Eine Katastrophe erschüttert die Schweiz, Frauenfeld 2009.

tes in oft überteuerte Tickets investierten, um schlimmen Schicksalen zu entgehen.[24]
Alles in allem wurde also das soziale Spektrum der Flugreisenden im Verlauf der Jahrzehnte immer breiter, wobei spezifische Gruppen mit einem besonderen Interesse an Flugreisen schon früher von diesen Gebrauch machten.

Reisemotive

Organisierte Gruppen mit klaren Reisemotiven hinterliessen ihre Spuren in den Geschäftsberichten der Chartergesellschaften – in der Schweiz etwa bei Balair, Globe Air oder SATA. Sie sind allerdings Ausnahmen. Für das Gros der Passagiere lässt sich der Beweggrund für eine Reise nicht seriös ermitteln. In der Literatur wird oft zwischen Geschäftsreisenden und Touristen unterschieden. Allerdings sind die Begriffe zugleich unscharf und überpräzis. Denn ob eine Reise «geschäftlich» oder «zum Vergnügen» durchgeführt wurde, liegt oft im Auge des Betrachters. Die meisten Autoren gehen in der Zwischenkriegszeit von circa 10–30% «Touristen» aus und behaupten, dass ab den 1960er-Jahren die Mehrheit der Reisenden zum Vergnügen unterwegs war.[25] Vielversprechender als diese grobe Unterteilung wäre es, Reisemuster zu untersuchen: beispielsweise welche Formen des Tourismus wann und wo entwickelt oder weiterentwickelt wurden, wie sich das Genre der Geschäftsreise über die Zeit veränderte, ab wann Freunde und Familie per Flugzeug besucht wurden, seit wann Wochenend-Trips im Trend sind und wie lange schon Liebespaare aufgehört haben sich zu trennen, wenn sie das einige 1000 km voneinander entfernt lebten. Allerdings fehlt es auch hier bislang an Quellen wie an differenzierter Literatur.

Reiseerlebnisse

Reisevorbereitung

Bereits in der Zwischenkriegszeit konnten Flugreisen in Luftreisebüros gebucht werden, welche beispielsweise die Swissair in grösseren Schweizer Städten an zentraler Lage betrieb. Da die Flugzeuge ohnehin nur selten ausgebucht waren, war es aber auch nicht unüblich, sich ohne Reservation zum Flughafen zu begeben. Das änderte sich nach dem Zweiten Weltkrieg, Reisen wurden nun zumeist

24 Meyer (wie Anm. 14), S. 61, 301.
25 Dierikx (wie Anm. 2), S. 32; Spode (wie Anm. 17), S. 23.

telefonisch gebucht, und mit dem rasanten Ausbau der Netze entstanden hinter den Kulissen riesige, komplexe Strukturen, wo Telefonistinnen mittels Lochkarten Zehntausende Sitzplätze auf Wochen im Voraus verwalteten. Buchungen im Ausland wurden per Telex mit der Zentrale abgeglichen und nach einiger Zeit bestätigt. Es überrascht nicht, dass die Fluggesellschaften zu den grössten Investoren in die Entwicklung von Computersystemen gehörten. Diese eröffneten Ende der 1960er-Jahre immer mehr Möglichkeiten.[26] Zentrale Rechner verarbeiteten Anfragen, die nicht nur von den Telefonistinnen kamen, sondern in den 1970er-Jahren auch von Hotels, an denen die Swissair beteiligt war. Die Kunden konnten nun also selbst im Hotel Flugreisen buchen.[27] Etwas länger dauerte die Buchung von Flugreisen in gewöhnlichen Reisebüros. Diese konnten erst ab 1987 direkt auf das System der Swissair zugreifen.[28] Allerdings waren sie ohnehin eher auf die Buchung von Charterreisen ausgerichtet, die sie ab den späten 1950er-Jahren selbständig organisierten. Die direkte Buchung durch den Passagier via Internet verbreitete sich ab Ende der 1990er-Jahre.

Am Flughafen

1936 bat die Swissair ihre Passagiere, sie möchten sich doch bitte 10–15 Minuten vor dem Start am Flughafen einfinden.[29] Die Rollfelder waren noch direkt begehbar, der administrative Aufwand war gering. Dies änderte sich mit dem Ausbau der Flughäfen in der Nachkriegszeit. Grössere Passagierströme erforderten eine klarere Lenkung, was den Aufenthalt am Flughafen ausdehnte.[30] Ein eigentlicher Bruch ereignete sich um 1970: infolge der massiven Zunahme terroristischer Attacken wurden die Flughäfen Genf und Zürich zwischen September 1970 und September 1971 militärisch bewacht.[31] Auch danach blieben Sicherheitsmassnahmen bestehen, wurden Gepäckstücke durchwühlt und Reisende nach Waffen durchsucht. Damit wurde der Aufenthalt am Flughafen nicht nur länger, sondern seine Dauer auch unberechenbarer. Hinzu kam eine nochmals beträchtliche Steigerung der Passagierzahlen, welche die Flughäfen immer öfter an ihre Kapazitätsgrenzen brachte.[32] Da zugleich die Einkaufsmöglichkeiten an den Flughäfen stark ausgebaut wurden, konnte zu viel kalkulierte Zeit nun mit Shopping verbracht werden.

26 Egger (wie Anm. 5), S. 26.
27 Meyer (wie Anm. 14), S. 148.
28 Ebd., S. 249.
29 Ebd., S. 44.
30 Vgl. dazu unbedingt Sandro Fehr, Die Erschliessung der dritten Dimension. Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919–1990, Diss., Zürich 2014.
31 Meyer (wie Anm. 14), S. 149, 168.
32 Kenneth Hudson et al. (wie Anm. 3), S. 195.

Aber nicht nur die Dauer des Aufenthalts veränderte sich, sondern auch seine Qualität. In Amsterdam waren zwischen 1945 und 1955 auf jeden Reisenden zwei Personen gekommen, die einfach den Flughafen besuchten.[33] Nach 1970 wurden die Flughäfen immer deutlicher zu Orten der Logistik und des Transits, die nicht wirklich zum Verweilen einluden. Im Gegenteil: der Weg durch die Gebäude zeichnete sich durch einen zermürbenden Wechsel von Hektik und Warten aus.[34] Es überrascht daher nicht, dass die Fluggesellschaften Ende der 1980er-Jahre dazu übergingen, ihren besten Kunden separierte Lounges anzubieten. Anders gesagt: das begehrteste Luxusgut an Flughäfen war Ruhe.[35]

Im Flugzeug

Für viele Passagiere erfüllte sich mit einer Flugreise ein lange gehegter Traum. Menschen in bislang unerreichbare Höhen bringen zu können, war gerade in der Startphase ein zentrales Verkaufsargument der Fluggesellschaften. Frühe Passagiere nahmen dafür auch einige Mühen auf sich. Gerne werden in der Literatur Details zu Flügen aus den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg ausgebreitet, als Passagiere noch mit Decken, Brillen und Gehörschutz an der freien Luft sassen und die Airlines wegen fehlender Toiletten vom Konsum von Alkohol, Schwarzbrot und Bohnen vor der Reise abrieten.[36] Da bis zum Zweiten Weltkrieg ausserdem unter dem Wetter – also innerhalb der windigen Troposphäre – geflogen wurde, boten sich Flugreisenden intensive akustische, visuelle und haptische Erlebnisse.

Der technische Fortschritt erlaubte ein immer ruhigeres, geräuschärmeres Fliegen in immer grösseren Flugzeugen; immer weniger Passagiere sassen am Fenster, und selbst für jene mit Aussicht rückte die Landschaft in weite Ferne. Damit ging ein Gewinn an Sicherheit und Tempo einher, aber auch ein Verlust sinnlicher Eindrücke. 1961 beklagte sich der amerikanische Historiker Daniel Boorstin: "Recently I boarded a plane at Idlewild airport in New York at 6:30 one evening. The next morning at 11:30 I was in Amsterdam. The flight was routine, at an altitude of about 23'000 feet, far above the clouds, too high to observe landmark or seamark. Nothing to see but the weather; since we had no weather, nothing to see at all. I had flown not through space but through time. My only personal sign that we had gone so far was the discovery on arrival at Amsterdam that I had lost six hours. My only problem en route was to pass the time. My passage through space

33 Dierikx (wie Anm. 2), S. 56.
34 Meyer (wie Anm. 14), S. 220.
35 Ebd., S. 268.
36 Barbara Fitton Hauss, Eine Zeitreise in der Flugzeugkabine, in: Alexander von Vegesack et al. (wie Anm. 4), S. 82–123, hier 84.

was unnoticeable and effortless. The plane robbed me of the landscape."[37] Um die zur Wartezeit mutierte Flugzeit zu überbrücken, wurden zunächst einfache, später insbesondere auf Langstreckenflügen immer elaboriertere Menüs gereicht. Auf kurzen Europaflügen mussten die Speisen in den 1960er-Jahren wieder vereinfacht werden, nachdem Düsentriebwerke die Reisezeit halbiert hatten. Daneben wurden namentlich seit der Einführung der Jumbo-Flugzeuge ab 1971 Filme gezeigt, hinzu kamen Musik und in den 1990er-Jahren Computerspiele.

Das anfänglich (teilweise zu) intensive Flugerlebnis wurde im Lauf der Zeit ruhiger, sicherer, reizärmer und damit langweiliger, wobei sich die Wahrnehmung der Passagiere natürlich individuell unterschied. Sicher ist, dass der Erlebnischarakter der Flugreise mit der Zeit immer deutlicher in den Hintergrund trat. Eine gute Flugreise, das war am Ende des Untersuchungszeitraums eine, die man so wenig wahrgenommen hatte wie möglich.

Hatten sich Passagiere mit ihren Flugreisen zunächst noch einiges soziales Prestige erarbeitet, so reduzierte sich dieses mit der Popularisierung des Fliegens logischerweise über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg.[38] Wichtige Einschnitte waren dabei die Einführung der Touristenklasse im Jahr 1952 und die Veränderung des Reiseerlebnisses mit der Ankunft der Jumbo-Flugzeuge 1971.[39] Verschiedentliche Versuche, dem Fliegen wieder mehr Prestige zu verleihen, scheiterten, und in den 1990er-Jahren setzten Billigflieger gar alles daran, Flugreisen nicht länger als Luxusprodukte, sondern als Allerwelts- und damit als Alltagsartikel zu positionieren, als Produkte, bei denen sie in der Werbung gerade noch die Destination und den Preis nannten.[40]

Fazit

Die Zahl der auf Schweizer Flughäfen gezählten Reisenden schnellte zwischen 1919 und 2002 von 0 auf über 34 Mio. Im letzten Jahr der Untersuchung war also schätzungsweise rund jeder vierte Schweizer per Flugzeug unterwegs. Die rasante Entwicklung der Passagierzahlen darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Luftfahrt bis in die 1950er-Jahre mit substanziellen Problemen zu kämpfen hatte. In den 1920er-Jahren konnte sie mit den etablierten Verkehrsträgern noch nicht mithalten, in den 1930er-Jahren fehlte insbesondere das Vertrauen potenzieller

37 Anthony Sampson, Empires of the Sky, London 1984, S. 113. Das Zitat erinnert an Heinrich Heines Aussage, dass die Eisenbahn den Raum getötet und nur die Zeit übrig gelassen habe.

38 Pierre Bourdieu, La disctinction. Critique sociale du jugement, Paris 1979.

39 Meyer (wie Anm. 14), S. 128, 217.

40 Ebd., S. 302.

Passagiere und auch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entfaltete sich der Boom keineswegs automatisch.
War die Gruppe der Flugreisenden der Zwischenkriegszeit noch relativ homogen – reich, männlich, mittleren Alters – so weitete sich das Spektrum im Verlauf des 20. Jahrhunderts in allen Dimensionen. Durchbrochen wurde dieser Popularisierungsprozess durch Personen, die über ein spezielles Interesse an Flugreisen – oder auch nur eine besonders ausgeprägte Neugierde – verfügten. Passagiere buchten ihre Reisen zunächst in speziellen Luftreisebüros, nach dem Zweiten Weltkrieg verwalteten Heerscharen von Telefonistinnen die Buchungen mittels komplexer Lochkartensysteme, bevor ab Ende der 1960er-Jahre ein computerisiertes Reservationssystem geschaffen wurde, auf das immer mehr Aussenstellen zugreifen konnten. Erst in den letzten Jahren des Untersuchungszeitraums konnten Passagiere per Internet selbst Buchungen tätigen. Der Aufenthalt am Flughafen musste mit steigenden Passagierzahlen immer mehr festgeschriebenen Abläufen folgen und dehnte sich zeitlich ständig aus. Eine besondere Steigerung erfolgte um 1970, nachdem terroristische Attacken umständliche Sicherheitsvorkehrungen nötig gemacht hatten. Fluggesellschaften boten ihren besten Kunden deshalb ab Ende der 1980er-Jahre zusehends eigene Warteräume am Flughafen an, in den pulsierenden Massenbetrieben wurde Ruhe zum kostbaren Gut.
Die Reise im Flugzeug verlor ihren zunächst abenteuerlichen Charakter zusehends, ein Umbruch ereignete sich mit der Einführung von Düsenflugzeugen 1960, die nicht nur deutlich schneller, sondern auch viel höher und damit ruhiger flogen. Eine weitere Zäsur ergab sich mit der Einführung von Jumbo-Flugzeugen, die den Einsatz von Kinofilmen und anderer Unterhaltungselektronik notwendig machten, da ein grosser Teil der Passagiere nichts und selbst die an den Fenstern nur noch wenig von der Landschaft sahen. Die zunächst intensiv erlebte Reisezeit mutierte damit zusehends zur einfachen Wartezeit.